

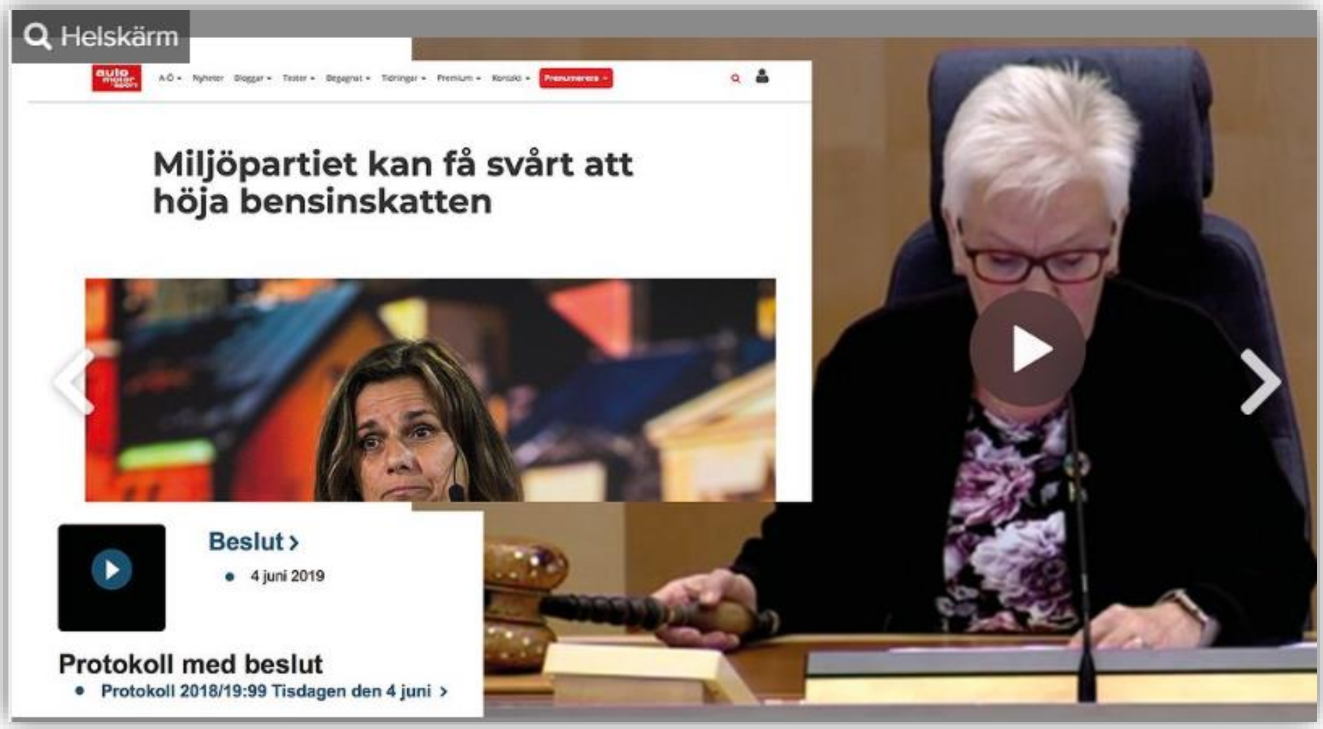
*XL 2060B 2006*

**NEVS-brevet** **onsdag 4 september**
**Föregående** **måndag 2 september**

## 1. Missen som fick Bensinupproret att jubla

**Redaktören bytbil** 2019-08-27

**Tidningsuppgifterna om bensinskatten är "Fake News" - beslutet redan fattat**




**Uppgifterna i motorpress om att regeringen inte vågar höja bensinskatten igen är "Fake News". <u>Redan i början av juni beslutade riksdagen att återinföra den årliga höjningen. Bensinskatten höjs därmed igen 1 januari.</u>**

Under början av veckan figurerade felaktiga uppgifter i motortidningar om att regeringen och klimatminister Isabella Löven inte skulle våga återinföra den årliga indexuppräkningen av bensin- och dieselskatter som slopades i M- och KD-budgeten tidigare i år.

Uppgifterna togs emot med jubel i den stora Facebook-gruppen Bensinupproret 2.0 med över 630 000 medlemmar. Dessvärre bygger alltihop på ett missförstånd av tidningarna. Uppgifterna att varken C, L eller Socialdemokraterna vill återinföra höjningen är dessvärre fel.

Den 4 juni klubbade riksdagen att den årliga höjningen återinförs redan vid nyår.

– Precis, man har tidigare slopat skattetillägget fram till årsskiftet och det togs beslut i slutet av maj om att återinföra den årliga indexuppräkningen, säger Mikael Pyka, föredragande i Skatteutskottet.

Uppgifterna om att regeringen inte vågar höja bensinskatten bygger därmed på en missuppfattning, då beslutet redan är fattat.

Redan vid nyår kommer diesel- och bensinskatten att indexuppräknas i takt med inflationen samt med ett tillägg vilket brukar innebära en skattehöjning på cirka 20 – 25 öre per liter.

[Här kan du läsa riksdagens beslut – och se tv när det klubbas]

## 2. Höjd skatt på husbilar – efter myndighetens miss

**Av Jan-Erik Berggren** Publicerad 29 aug 2019 14:34

**På måndag, 1 september, införs den nya och strängare mätmetoden för koldioxidutsläpp, WLTP. Införandet av den nya mätmetoden sker under en tvåårsperiod. Detta innebär en mycket högre fordonskatt för den som köper en ny husbil.**
**– Vi är besvikna eftersom myndigheterna gav ett helt annat besked i juli. Nu intensifierar vi Husbilskampen där vi menar att husbilarna är ett miljövänligt semesteralternativ, säger Forsbergs Fritidscenters vd Maria Valentin.**



*Från och med 1 september införs WLTP som mätmetod*

I somras krävde husbilskampen en halvvering av den planerade nya fordonskattenmed en ny mätmetod för förbrukning och koldioxidutsläpp. Och det såg ut som att de fick gehör. Men nu har transportstyrelsen vänt helt om.

Den 1 september införs det nya regelverket där vissa husbilar ska vara testade enligt WLTP, den nya mätmetoden, som är utvecklad för att ge värden som bättre stämmer överens med verklig körning. Den gamla testmetoden, NEDC, New European Driving Cycle, har inte gett värden som är representativa vid verklig körning.

Det är tvärt emot det besked som transportstyrelsen gav till husbilsbranschen så sent som i juli i år.

– Vi är såklart besvikna. Transportstyrelsen erkänner att de gjort fel men det är allvarligt när en myndighet går ut med felaktiga uppgifter, säger Forsbergs Fritidscenters vd Maria Valentin som också är aktiv i branschgemensamma Husbilskampen.

– Nu fortsätter vi Husbilskampen för att driva på politiker i rätt riktning och påpeka nyttjandet av husbilarna och att det är ett miljövänligt sätt att semestra.

Husvagns- och husbilsbranschen kraftsamlar inför populära mässan på Elmia i Jönköping där den nya beräkningen av fordonsskatten blir en glödhet fråga.

Den nya EU-förordningen handlar om att vissa nyregistrerade husbilar ska ha ett registrerat WLTP-värde i trafikregistret. Detta system blev obligatoriskt för personbilar redan 2018.
De husbilar som redan är registrerade påverkas inte.

– Husbilsköpare ska vara uppmärksamma på att WLTP-värdet kommer att påverka beskattningen för helt nya husbilar. Därför bör man kolla utsläppsvärdet med sin återförsäljare, säger Jonny Geidne på Transportstyrelsen.

**LÄS MER: Husbilskampen kräver halvering av fordonsskatten**

**Övergångsperiod på två år**

I lagstiftningen finns övergångsregler fram till och med år 2021. Detta innebär att tillverkaren under en period måste ta fram koldioxidvärde för både WLTP och NEDC. Detta betyder att en WLTP-testad husbil kommer att bli beskattad utfrån något av följande alternativ:

En husbil som bara har ett WLTP-värde kommer att bli beskattad utifrån det värdet

En husbil som även har ett NEDC-värde kommer att bli beskattad utifrån det värde som är lägst av NEDC och WLTP (vanligen NEDC) om husbilen tas i trafik första gången senast 31 december 2019

För fordon som tas i trafik första gången från och med den 1 januari 2020 gäller nya skatteregler som innebär att det värdet som är högst av NEDC och WLTP gäller för beskattning (vanligen är det WLTP).

De fordon som redan har blivit registrerad påverkas alltså inte.
Vi har tidigare skrivit om att Transportstyrelsen i en debattartikel skrev att fordonskatten för husbilar inte skulle ändrat, men så var inte fallet.

– Vi har tidigare lämnat felaktiga uppgifter om att beskattningen av husbilar inte påverkas och det beklagar vi, säger Jonny Geidne.

**LÄS ÄVEN: Uppblåsbara förtältet ett lyft för alla husbilsägare**

**Anders JS Nilsson**

## 3. Därför ”bojkottar” Volvo bilmässor

**Redaktören bytbil** 2019-08-29

**Tyskarna visar 10-tals nya modeller - Volvo inte ens på plats**



**Hjulafton för tyska bilmärken men Volvo väljer att hoppa av Frankfurtsalongen för sjätte året i rad. Bilmärket satsar på egna events i stället – näst på tur står lanseringen av elbilen XC40.**
**– Vi får bättre utdelning på de resurser vi satsar, säger Volvo Cars pressansverige Stefan Elfström.**

Om två veckor drar IAA-mässan i Frankfurt i gång. För de tyska märkena är det rena hjulafton och både Audi, BMW och Mercedes visar upp rader av nya modeller. Volkswagen visar bland annat upp sin nya elbil ID.3.

Svenska Volvo lyser dock med sin frånvaro på höstens stora bilsalong. Volvo har visserligen inga stora nyheter att bjuda på just nu, men det är inte huvudanledningen. Den svensk-kinesiska biltillverkaren sågar bilsalonger som fenomenen och har inte varit med på Frankfurt-mässan på sex år.

– Senast Volvo Cars deltog på Frankfurtmässan var 2013 – sedan länge har vi valt att istället för bilmässor satsa på egna events där vi får bättre utdelning på de resurser vi satsar, till exempel det event där vi visade upp våra säkerhetsinnovationer tidigare i år, och lanseringen av nya Volvo S60 i Charlestonfabriken förra året.

Och Volvo verkar inte ha några planer på att ändra sitt beslut, det blir egna events i stället för publika bilsalonger.

– Jag kan inte säga om detta kommer att omprövas men tills vidare arbetar vi generellt med egna events istället för bilmässor på de flesta marknader.

Miljömässigt går det däremot ifrågasätta hur klokt Volvos beslut är. Är det klimatsmart att flyga in 100-tals journalister till USA och Barcelona för att de ska skriva om märket? Volvos systermärke Polestar har valt webbsända event för att spara in på $CO_2$-utsläppen.



– Vi gör noggranna överväganden från fall till fall hur vi på smartaste sätt kan genomföra våra aktiviteter med tanke på målgruppen och syfte. Ett exempel är lanseringar som genomförs helt och hållet digitalt utan något fysiskt event – så gjorde vi med nya V60 Cross Country. Ett annat är att vi kombinerar en produktlansering med en annan aktivitet vilket var fallet med S60 lanseringen som samordnades med invigningen av Charlestonfabriken. Vid testkörningar är det oftast smartast att flytta människor än bilar men när det är praktiskt möjligt kan vi göra tvärtom.

Nästa stora lanseringsevent för Volvo är av allt att döma elbilen XC40. Enligt uppgift kommer den att visas upp under hösten, även om de första provkörningarna sker senare.



NyTeknik

## 4. De hackade Teslas bilnycklar – igen

**Simon Campanello**

2019-08-28 10:25

**Med enkel radioutrustning, en Raspberry Pi och några få rader kod visade forskare vid det belgiska universitet KU Leuven hur enkelt de kunde hacka nyckeln till en Model S.**



*Förra året släppte Tesla en ny modell av sin key fob efter att forskare hackat den gamla. Nu har samma forskare knäckt den nya också.*

På bara ett par sekunder kunde de tack vare en sårbarhet knäcka nyckelns kryptering och skapa en klonad nyckel som gick att öppna och starta bilen med. Tesla svarade genast genom att be sin underleverantör Pektron ta fram en ny uppdaterad variant av nyckeln.

Men nu har samma forskargrupp visat hur de, tack vare en annan sårbarhet, åter igen kan hacka och klona bilens nyckelbricka, rapporterar Wired.

**Läs mer: Lurade Tesla att köra fel: ”Ett alarmerande svar”**

**FILM: https://youtu.be/aVlYuPzmJoY**

Den här gången är attacken lite svårare att genomföra. Förra gången räckte det att snabbt skicka en signal till nyckeln på en knapp meters avstånd. Forskarna demonstrerade den attacken i videon nedan. Den här gången krävs lite kortare avstånd och några sekunders längre överföring innan nyckeln går att klona.

Dessutom verkar problemet enklare att åtgärda. Förra gången behövde de fysiska nycklarna bytas ut. Den här gången handlar det enligt forskarna om ett konfigurationsfel från Pektron och Tesla ska åtgärda problemet genom att skicka ut en uppdatering till alla bilar.

Problemet verkar ligga i hur Pektron implementerat en starkare kryptering på nycklarna. De har gått från en krypteringsnyckel på 40 bitar till en på 80 bitar vilket borde göra arbetet med att avkryptera signalerna en biljon gånger svårare. Men forskarna har hittat en bugg i systemet som gör det möjligt att knäcka två 40-bitarsnycklar istället för en 80-bitarsnyckel. Vilket kräver betydligt mycket mindre beräkningskraft och tid.

**Läs mer: Se när tjuvarna stjäl Teslan från uppfarten**

Under den senaste månaden har flera medier rapporterat om en våg av Tesla-stölder i Sverige. Många av dessa tros också utnyttja de trådlösa nycklarna, men istället för att skapa kloner av nycklarna har förövarna helt enkelt förstärkt signalen mellan nyckeln och bilen, så kallade relä-attacker.

Model 3 och Model X påverkas inte av sårbarheten eftersom de inte använder sig av nyckel-brickor från Pektron.



**SIMON CAMPANELLO**

**RELATERADE ARTIKLAR**

**Fordon**
**Volvos teknik sågas efter sämst testresultat**

**Populärteknik**
**Han hackade en Tesla för att utvinna bitcoins**

NyTeknik

## 5. Ny beläggning kan ge lättare och bättre batterier för elbilar

**Linda Nohrstedt** 2019-08-28 08:25

**En skyddande beläggning kan hindra kortslutning i litiummetallbatterier. Det ger hopp om lättare och bättre batterier för elbilar.**




**Litiummetallbatterier** finns redan på marknaden, men bara som icke uppladdningsbara primärbatterier.

Många tror dock att laddbara litiummetallbatterier kommer att stå i fokus för nästa stora batterigenombrott.

Till skillnad från litiumjonbatterier, där anoden består av grafit, har litiummetallbatterier en anod av metalliskt litium.

Batteritypen har länge varit föremål för forskning eftersom den har ungefär tre gånger högre energidensitet än litiumjoncellen. Den är också mycket lättare än litiumjontypen just på grund av att anoden inte tyngs av grafit.

**Filmen gav ökad livstid**

Problemet är stabiliteten. Litiummetallceller har en tendens att bilda utväxter, så kallade dendriter, som kan sticka hål på separatorn och orsaka kortslutning och brand.

Nu tror en forskargrupp ledd från Stanford att de har löst problemet. De har tillverkat en skyddande beläggning, i form av en film, som läggs på anoden. I labbtester kunde filmen öka batteriets livstid och minska problemet med dendriter.

Filmen beskrivs som ett nätverk av molekyler som förhindrar oönskade kemiska reaktioner och jämnar ut fördelningen av laddade litiumjoner till elektroden.

**Kan ge längre räckvidd**

Framför allt elbilar skulle vinna på lättare batterier med högre kapacitet än i dag. Forskargruppen konstaterar att elbilar i dag använder ungefär en fjärdedel av sin energi åt att transportera sin kraftkälla. Uppladdningsbara litiummetallbatterier skulle alltså, om stabilitetsfrågan blir löst, kunna förlänga räckvidden på elbilar.

Men än kommer det att dröja några år innan forskningsresultaten når marknaden, konstaterar Engadget. Forskargruppen arbetar nu med att vidareutveckla filmen och testa battericellerna under fler laddcykler.

Resultaten har publicerats i den vetenskapliga tidskriften Joule.

Lovande fynd kring litiummetallbatterier rapporterades även från universitetet i Michigan förra året.

ALLT OM BILAR

## 6. Så lite tid tjänar du på att köra för fort

17 apr 2019

**Fortkörning ökar risken för allvarliga olyckor och hur många minuter tjänar du egentligen?**




***FILM:*** ***https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/sa-lite-tid-tjanar-du-pa-att-kora-for-fort/***

## 7. BMW X6 i världens svartaste svart

**Mattias Rabe** 28 augusti 2019

**BMW har tillsammans med företaget Surrey NanoSystems lackerat nya X6 i färgen Vanta-black VBx2, en svart nanobaserad kulör som är supersvart och som absorberar nästan allt ljus.**




***FILMER:*** ***https://youtu.be/2mRsmuMdYGE***
***https://youtu.be/INbtNvRbEb0***

När man betraktar en bil kan man förhoppningsvis uppleva den som tredimensionell och njuta av kurvaturen. Inte sällan kan detaljerna framhävas med en bra färg på karossen. BMW har med nya X6 valt att gå motsatt väg, i varje fall med showbilen vi ser här – Vantablack X6.

Tillsammans med brittiska Surrey NanoSystems har nya X6 lackerats med Vantablack VBx2, en nanobaserad färg som är utvecklad för rymdkomponenter. Den svarta färgen, som är svartare än något annat vi tidigare sett på en bil, är baserad på nanotuber, det vill säga kolmolekyler, som är strukturerade vertikalt. Vanta i namnet VantaBlack lyfter fram just denna struktur då det står för *Vertically Aligned Nano Tube Array*.






Varje nanotub är mellan 14 och 50 mikrometer lång och har en diameter på 20 nanometer, det vill säga 20 miljarddels meter eller 20 miljondels millimeter. Det är en femtusendel av tjockleken hos ett hårstrå.

I och med nanotubernas extrema litenhet får det plats omkring en miljard nanotuber per kvadratcentimeter. Strukturen gör att ljus slukas i stället för att reflekteras. 99 procent av allt ljus som når bilen yta absorberas och omvandlas till värme.

Det är av denna anledning som bilen upplevs som extremt svart och som tvådimensionell. I princip inga av bilens former lyckas nå fram till betraktarens öga. I stället framhävs andra detaljer på nya X6, så som den upplysta grillen, strålkastarna och bakljusen.

Som redan nämnt är tilltaget mest för teknikuppvisningens skull. I framtiden kommer vi sannolikt inte att kunna välja VantaBlack till våra bilar, även om Hussein Al Attar, designern bakom nya X6:s former, tycker att färgen passar modellen samt dess ”extroverta och frisinnade kunder” (Al Attars egna ord, reds anm).

Vad VantaBlack-färgen i stället skulle kunna användas till i framtiden inom bilbranschen är testprototyper. I stället för att tillverkarna maskerar ännu inte lanserade bilar, för att nyfikna ögon inte ska kunna avslöja nya detaljer, kan de använda denna extremt svarta kulör för att helt sudda ut upplevelsen av former.




GALLERI
**BMW Vantablack X6**
**27 bilder**

## 8. Beskedet: Ingen Ford Mustang Shelby GT500 till Europa

**Av Patrik Lundin**, Publicerad 2019-08-28, 17:03

**Nu är det officiellt. Den europeiska marknaden går miste om kommande Ford Mustang Shelby GT500, detta skriver gtspirit. Detta är något oväntat med tanke på att Ford har rapporterat fina försäljningssiffror för Mustang i Europa. Men den mest "potenta frukten" blir vi alltså snuvade på. Mest troligt handlar det om svårigheter att komma ner under EU:s nya, hårdare utsläppsregler. Från 2021 får en biltillverkare som högst ha ett genomsnittligt koldioxidutsläpp på 95 g/km för hela fordonsparken.**



**Sannolikt bedömde Ford** det som för kostsamt att utveckla ett partikelfilter som är kompatibelt med den höga effekten i Shelby GT500, som ju ligger på 770 hästar och 847 Nm. En svagare europaversion, som i fallet Ford Mustang Bullitt, är inte heller något alternativ kan vi konstatera. Ford får istället hoppas på att Shelby GT500 säljer som den ska på de marknader där den kommer erbjudas – Nordamerika, Mexiko och Mellanöstern.

**Officiell: Ford Mustang Shelby GT500 med över 700 hk – starkaste Mustangen någonsin**

**Officiell: V8:an i Ford Mustang Shelby GT500 ger 770 hk och 847 Nm. starkare än Corvette ZR1**

**Ford Mustang Bullitt firar kultfilmens 50-årsjubileum med 475 hk V8**



**Patrik Lundin**

## 9. Fords hemliga projekt: "Började i ett låst rum"

**Av Erik Söderholm, John Eriksson**, Publicerad 2019-08-29, 10:31

**Det var ord och inga visor när vår testförare John Eriksson fick chansen till en exklusiv provkörning av Fords superbil GT. Prestandan är enormt imponerande, enligt honom.**




I samband med provkörningen fick vi en pratstund med Craig Sudron, motorkalibreringsingenjör på europeiska Ford.

**• Hur blev nya Ford GT till egentligen?**

"En sak man kan läsa ibland är att GT:n började som ett hemligt projekt i ett låst rum med en liten grupp ingenjörer och formgivare innan den hade fått godkännande av ledningen. Det låter som en myt, men det är helt sant. Om de hade gått till cheferna först och sagt att de ville bygga en superbil skulle GT:n förmodligen aldrig ha blivit av."

**• Du som har tillbringat så mycket tid med GT:n, vilka är dina favoritgrejer hos bilen?**

"Jag tycker fjädringssystemet, eftersom det gör att man har två bilar i en. Det adderar komplexitet och lite vikt, men man har en bil som klarar ojämnheter hyggligt väl och samtidigt en superstyv och väldigt låg dito som är nära nog en racerbil."

"Min andra favoritgrej är motorn som till 60 procent utgörs av massproducerade komponenter, det gör att den har en stark koppling till Fords vanliga bilar. Den aktiva aerodynamiken är naturligtvis också väldigt imponerande."



[Första intrycket av Ford GT: "Maxad och intensiv"]

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

## 10. Mercedes-AMG GLB 35 4Matic officiell

**Mattias Rabe** 29 augusti 2019

**Mellan GLA och GLC hittar vi nyligen presenterade GLB som Mercedes nu vässar och ger AMG-prestanda. Här har du Mercedes-AMG GLB 35 4Matic.**




Tidigare i somras presenterade Mercedes nya suven GLB som är storleken större än GLA. Då var "värstingalternativet" GLB 250 4Matic med en bensindriven tvålitersfyra på 224 hästkrafter som tillåter bilen att nå nästan motorvägsfart på 6,9 sekunder. För klena siffror, för vissa. Därför presenteras i dag Mercedes-AMG GLB 35 4Matic, första AMG-modellen inom Mercedes B-segment (inte samma som branschens B-segment).

Fyrhjulsdrivna Mercedes-AMG GLB 35 4Matic har, men ett litet undantag, fått samma drivlina som Mercedes-AMG A 35 4Matic. Det betyder en turbomatad rak fyra på 2,0 liter som ger 306 hästkrafter och 400 newtonmeter, en maskin som går fint i nämnda A-klass i AMG-utförande. Undantaget vi nämnde rör växellådan. Medan Mercedes-AMG A 35 4Matic har en sjuväxlad AMG Speedshift-dubbelkopplingslåda har Mercedes-AMG GLB 35 4Matic fått den åttaväxlade varianten av lådan.

Modellen har fem olika körprogram som föraren kan välja mellan beroende på sinnestillstånd – Slippery (för hala underlag), Comfort, Sport, Sport+ och Individual (där de olika parametrarna kan ställas in individuellt).

Den har dessutom ett Race Start-läge som gör bilen så bra som möjligt för snabba accelerationer. Då varvas motorn upp högre och växlingspunkterna optimeras. 0-100 km/h går som kvickast på 5,2 sekunder. Det kan jämföras med 4,7 sekunder för sjuväxlade drivlinesyskonet Mercedes-AMG A 35 4Matic. Toppfarten är däremot densamma, nämligen 250 km/h.

Enligt NEDC-korrelerade siffror ligger förbrukningen på mellan 0,75 och 0,76 liter per mil, beroende på hur bilen är utrustad. Utsläppen är koldioxid ligger därmed på mellan 171 och 173 gram per kilometer.




Bland tillvalen finns bland annat de adaptiva stötdämparna som benämns AMG Ride Control. Dessa fungerar i de tre lägena Comfort, Sport och Sport+.

Precis som sina syskon utan AMG-beteckning går det att utrusta Mercedes-AMG GLB 35 4Matic med en tredje sätesrad vilket gör den sjusitsig. Så den som är ute efter en mindre suv med plats för ett 5-mannalag plus en avbytare, och som samtidigt vill ha prestanda, finns det nu inget hinder.

Mercedes har inte släppt några priser för modellen, däremot har svenska priser för Mercedes GLB kommit under dagen, men mer om det i en senare artikel. Redan här kan vi avslöja att den tredje sätesraden som vi nämnda ovan kostar 8 600 kronor.



GALLERI

**Mercedes-AMG GLB 35 4Matic**

**27 bilder**

Feber

## 11. Porsche uppdaterar Macan Turbo

**Av Bobby Green** 2019-08-29 kl 10:20

**Ny motor och 40 hästar extra**



Förra sommaren uppdaterade Porsche modellen Macan med en facelift och lite annat. Nu har samma behandling kommit till Turbo-versionen och här är den. Effekten har ökats från 400 till 440 hästar och man använder sig av en ny dubbelturbomatad V6:a på 2,9 liter istället för 3,6 som den förra hade. Har man tillvalet Sport Chrono går 0-100 km/h på 4,3 sekunder. Toppfarten ligger på 274 km/h. Till motorn kopplas en sjustegad dubbelkopplingslåda.

Utseendemässigt skiljer sig Turbo-versionen med en annan främre spoiler och en vinge på bak-luckan, nya 20-tummare, andra sidokjolar och ett sportavgassystem med silvriga ändrör. Bilen får Porsche Surface Coated Brake (PSCB) som standard. Det innebär att bromsskivorna har ett volframkarbidskikt på sig vilket ger snabbare respons, mindre slitage och upp till 90 procent mindre bromsdamm. Att bilen har dessa ser man på de vitlackerade oken. Vill man istället ha keramiska bromsar finns detta som tillval.

Nya Macan Turbo går att beställa nu och den kostar från 910.000 kronor.



Klassiker

## 12. Tigra - vart tog dom vägen?

Publicerad 2019-08-29 7:08

**Text Mårten Carlsson**

**Gick förbi denna Opel Tigra på en parkering i Bollebygd och insåg det var åratal sen man såg en ute sist. Om den inte är utskrotningshotad så åtminstonde rödlistad. Snart är denna udda Opelmodell lika sällsynt som vilda tigrar.**




Opel Tigra debuterade som en stilstudie 1993, men redan året efter sattes den i produktion. Den hade en form som stack ut, som skiljde sig från mängden.  Under skalet gjorde den inte det, där var det en vanlig enkel Opel Corsa.

Den var tänkt att konkurrera med...  ja vadå?

Motorvalet var smalt, 90-hästars DOHC sextonventilers fyra eller en 105 hästars dito från Corsa GSi. Tigra kom att säljas på en rad olika marknader, på GM-vis under olika märken  som Chevrolet Tigra i Sydamerika, Holden Tigra i Australien, Vauxhall Tigra i Storbritannien dock byggdes dom allihop i Spanien.

Fram till 2001 hade man producerat drygt en kvarts miljon Tigror, sen gjordes ett uppehåll innan en ny Tigra kom 2004, men det är en annan historia.

En koll visar att idag finns 333 stycken Tigror kvar i registret, hur många av dom som rullar torde vara en minoritet av dom.  Dom flesta är nog papperstigrar.

**Mårten Carlsson**

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

## 13. Klassikerguiden: Märkliga Minis

**Peter Klemensberger, Erik Andrén,** 28 augusti 2019

**Mini, ”Hundkojan” om du så vill, firar 60 år. En långkörare som hängde med till år 2000 och som stått som förebild till dagens Mini.**




**Här nedan listar vi 13 bilmodeller som alla har ur-Mini som bas.**



## Broadspeed GT (1966–1968)

Under ledning av tävlingsföraren Ralph Broad kom racingstallet Broadspeed att nå racingframgångar med hundkoja. Stallet grundades 1962, och fyra år senare kom man att lansera en modell under sitt eget namn – Broadspeed GT 2+2. Bilen byggde på Mini, men hela bakpartiet hade fått en egen, märkbart mer aerodynamisk, form. Det nya bakpartiet var gjort i glasfiber, men hade dock nackdelen att bagageutrymmet inte längre kunde nås från utsidan. Under skalet modifierades motorn med bland annat större insugsventiler. Totalt kom 28 exemplar att tillverkas.

**Data**

Ursprungligt pris: 1 497 pund, motsvarande ca 22 000 kr (1966). | Teknik: 4-cyl radmotor, 1 275 cm3, förgasare, 75 hk, framhjulsdrift, 4-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 204, längd 330, bredd 141, höjd 130. Tjänstevikt 584. | Fartresurser: 0–100 km/h 10 s. Toppfart 200 km/h. | Pris: från 200 000 kr.




## Innocenti 90-120 (1974–1992)

Den klassiska hundkojan byggdes på licens i Italien och 1974 presenterades en egen version med ny kaross av halvkombityp ritad av Bertone och en del tekniska förändringar. Kylaren flyttades från sidan av motorn till fronten, bromssytemet fick diogonaldelade kretsar och invändigt adderades såväl mer ljudisolering som modern och logisk instrumentering. Firman såldes året därpå till de Tomaso, när British Leyland förstatligades, som fortsatte produktionen. Under åren gjordes en del kosmetiska ingrepp och 1985 kom motorer (två- och trecylindriga) från Daihatsu, värstingen hade turbo och 72 hästkrafter.

**Data**

Ursprungligt pris: 3 515 pund, motsvarande 32 400 kronor (1979). | Teknik: 4-cyl radmotor, 998 cm3, förgasare, 49 hk, framhjulsdrift, 4-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 204, längd 412, bredd 150, höjd 138. Tjänstevikt 795. | fartresurser: 0–100 km/h 16,4. Toppfart 140 km/h. | Pris: Från 350 euro (Italien).




## Margrave Mini (1963–2009)

Hundkojan blev ”popgenerationens” bil och när stjärnor som Peter Sellers och Mick Jagger köpte kojor förstod förädlingsfirmorna att här fanns det pengar att tjäna. Till Wood & Pickets ”Margarve” kunde ädelträ, läder och vinyltak väljas men även dessa Mercedes-strålkastare enligt önskemål från en shejk. Vanligast är firmans version av 1275GT som kom 1969. Med rätt tillbehör och ägarhistorik kan exemplar i dag under auktioner komma upp över en halv miljon kronor. Data nedan för jubileumsutgåva.

**Data**

Ursprungligt pris: 25 995 pund, motsvarande 223 600 kronor (2009). | Teknik: 4-cyl radmotor, 1 275 cm3, insprutning, 63 hk, framhjulsdrift, 4-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 204, längd 305, bredd 144, höjd 135. Tjänstevikt 720. | Fartresurser: 0–100 km/h 13. Toppfart 148 km/h. | Pris: Från 90 000 kronor.



## Mini Cabriolet (1991, 1993–1996)

Redan på 1960-talet hade ett flertal brittiska firmor börjat göra cabrioletkonvertering av Mini, men det skulle dröja ett bra tag innan en officiell Mini-cab dök upp. Under 1980-talet hade tyska företaget Lamm börjat göra egna cabrioletversioner, där grunden var en förstyvad version originalkaross. Framgångarna blev så betydande (särskilt i Japan) att Rover (som just då var Minis varumärke) beställde 75 bilar från Lamm, som såldes via Rover-återförsäljare 1991. Marknaden fanns, visade det sig, och Rover valde att utveckla en egen Mini-cab. Utvecklingen var färdig 1993, och modellen såldes i tre års tid.

**Data**

Ursprungligt pris: 11 995 pund, motsvarande 140 000 kronor (1994) | Teknik: 4-cyl, 1 275 cm3, insprutning, 63 hk, framhjulsdrift, 4-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 204, längd 309, bredd 158, höjd 136. Tjänstevikt 752. | Fartresurser: 0–100 km/h 13,1 s. Toppfart 148 km/h. | Pris: från 130 000 kr.



## Mini Marcos (1965–1996)

Kanske har den inte vunnit skönhetspris, men Mini Marcos har ändå fått en följarskara och är med det förmodligen den mest kända av de Mini-baserade modeller som inte tillverkats officiellt. Den lilla lätt uppnästa glasfiberkonstruktionen med sluttande bakparti presenterades 1965 och tillverkades i olika varianter, både av Marcos själva och av andra (viss tillverkning skedde till och med i Australien) fram till 1996. Här i Sverige såldes modellen både som byggsats och som färdig bil. Prisuppgiften nedan gäller det sistnämnda.

**Data**

Ursprungligt pris: 12 385 kronor (1968). | Teknik: 4-cyl, 848 cm3, förgasare, 34 hk, framhjulsdrift, 4-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 203, längd 347, bredd 142, höjd 109. Tjänstevikt 476. | Fartresurser: 0–100 km/h ca 15. Toppfart ca 150 km/h. | Pris: från 120.000 kr.




## Mini Moke (1964–1993)

Namnet ”moke” är hämtat från ett dialektalt ord för åsna, och det lite märkliga, helt officiella, Mini-derivatet var från början en prototyp för ett militärt fordon lik amerikanska Jeep. Den begränsade markfrigången gjorde dock bilen oanvändbar i terräng, och i stället kom den att säljas som en beach buggy. Och bli oväntat långlivad. Produktionen kom dock bara att ske i Storbritannien de två första åren (med en totaltproduktion på 14 500 bilar), sedan flyttade Moke runt. 26 000 tillverkades i Australien mellan 1966 och 1981 och 10 000 tillverkades i Setúbal i Portugal (där den, utmed Algarve-kusten, hade nått en särskild kultstatus) mellan 1980 och 1993.

**Data**

Ursprungligt pris: Cirka 9 000 kronor (1968). | Teknik: 4-cyl, 848 cm3, förgasare, 34 hk, framhjulsdrift, 4-växlad manuell låda. | mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 204, längd 305, bredd 130, höjd 143. Tjänstevikt 710. | Fartresurser: 0-96 km/h 21,8 s. Toppfart 105 km/h. | Pris: från 45 000 kr.



## Mini Pickup (1961–1982)

En rad varianter av hundkojan erbjöds direkt från fabrik, däribland den lilla pickupmodellen, baserad på den förlängda plattformen som även Mini Van och Traveller byggdes på. I grundutförande var pickup en spartansk upplevelse. Grillen fram hade ersatts av ett stansat mönster i plåten och saker som passagerarsidans solskydd, säkerhetsbälte och laminerad vindruta var extrautrusning. Något större bensintank, med 27 liters kapacitet i stället för 25, var dock standardutrustning. Totalt tillverkades knappt 60 000 exemplar av pickupvarianten innan modellen lades ner 1982.

**Data**

Ursprungligt pris: 360 pund, motsvarande

5 200 kronor (1961). | Teknik: 4-cyl, 848 cm3, förgasare, 34 hk, framhjulsdrift, 4-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 214, längd 326, bredd 141, höjd 142. Tjänstevikt 605. | Fartresurser: 0–100 km/h 30 s. Toppfart 120 km/h. | Pris: från 80 000 kr.




## Mini Traveller/Countryman (1960–1969)

Hundkoja som kombi? Jodå, den kom 1961 under två namn, Morris Mini Traveller och Austin Mini Countryman, och hade tio centimeter förlängt axelavstånd. Bilarna erbjöds ursprungligen bara i tre olika kulörer men med tiden ökade utbudet på såväl utrustning som färger. Båda versionerna kunde beställas som ”woodie”, med påklistrade brädlappar, för att ge sken av att vara äldre än den i själva verket var. 1965 fick bilarna ribbat tak för att dämpa vibrationer. Teknikens Värld testade Countryman i nummer 21/1963 och konstaterade att utrymmet var större än hos Ford Anglia. 1969 ersattes modellerna av Clubman Estate, med modernt kantig front och uppdaterad interiör. Mini som kombi lades ner 1982.

**Data**

Ursprungligt pris: 7 930 kronor (1963). | Teknik: 4-cyl rak, 848 cm3, förgasare, 37 hk, framhjulsdrift, 4-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 214, längd 330, bredd 141, höjd 136. Tjänstevikt 750 kg. | Fartresurser: 0–100 km/h 32 s. Toppfart 114 km/h. | Pris: från 25 000 kr.




## Mini Wildgoose (1963–1968)

En av de mer, låt säga intressanta, Mini-baserade specialversionerna– som dessutom var gjord med officiellt understöd, utfördes av Sussex-baserade karossmakaren Wildgoose Ltd. Baserad på van-modellen av Mini byggdes en husbil med höjbart tak. Med en maxeffekt på bara lite drygt 30 hästkrafter var Wildgoose knappast någon raket. Man hävdade att toppfarten låg runt 110 km/h, men siffran kan nog vara väl optimistisk. I gengäld fick man en hel matplatsuppsättning anpassad för fyra personer. Omkring 60 exemplar byggdes.

**Data**

Ursprungligt pris: 842 pund, motsvarande 12 000 kronor (1966). | Teknik: 4-cyl, 848 cm3, förgasare, 34 hk, framhjulsdrift, 4-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 214, längd 411, bredd 160, höjd 160. Tjänstevikt i u. | Fartresurser: 0–100 km/h i u. Toppfart 110 km/h. | Pris: från 90 000 kr.




## Ogle SX1000 GT (1961–1963)

Ursprungligen byggde David Ogle bara om kunders 850:or men affärsidén utvecklades snart till att leverera helt färdiga bilar baserade på den sportigare Cooperversionen. Bara 66 bilar hann byggas innan David Ogle omkom i en bilolycka. Verksamheten togs då över av firman som levererade glasfiberkarosserna. Bilen fick en ny front och döptes om till Flecher GT. SX1000 GT anses vara den bäst hopskruvade av alla ”eftermarknadskojor”, och klubbas i dag hos de exklusiva auktionsfirmorna, ända dömdes den ut som ”inte riktigt färdig” när Teknikens Värld provkörde bilen 1963. 39 exemplar sägs finnas kvar i dag.

**Data** Ursprungligt pris: 15 900 kronor. (1962) | Teknik: 4-cyl radmotor, 997 cm3, förgasare, 55 hk, framhjulsdrift, 4-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 204, längd 340, bredd 147, höjd 118. Tjänstevikt 587. | Fartresurser: 0–100 km/h 14,1. Toppfart 150 km/h. | Pris: Från 100 000 kronor.






## Riley Elf (1961–1969)

Företaget Riley har samma historia som många andra märken från bilens barndom. Från cykeltillverkning via egen biltillverkning till att köpas upp av en stor koncern och sedan försvinna. Riley hamnade hos Morris 1938 och BMC 1952 för att försvinna 1969. Tillsammans med Wolseley Hornet utgjorde Riley Elf alternativet för den som ville ha en Mini med sedankaross. Även fronten stuvades om för att passa i modellpaletten. Dessa bilar ärvde Minis 998-kubiksmotor 1963 men fick vevmanövrerade sidorutor och innanpåliggande gångjärn på dörrarna redan 1966 – tre år för Mini. Elf var mer påkostad än Hornet.

**Data**

Ursprungligt pris: 574 pund, motsvarande 8 340 kronor (1963). | Teknik: 4-cyl radmotor, 998 cm3, förgasare, 38 hk, framhjulsdrift, 4-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 204, längd 331, bredd 141, höjd 135. Tjänstevikt 660. | Fartresurser: 0–80 km/h 15,2 s. Toppfart 122 km/h. | Pris: Från 4 000 pund (Storbritannien).



## Stimson Safari 1972

Den marknadsfördes som en bil för individualisten, och det var knappast något understatement. Den sexhjuliga glasfiberskapelsen Stimson Safari, gjord av Barry Stimson och företaget Design Developments, liknar ingen annan Minibaserad modell. Stimson hade redan sedan tidigare byggt en kort, lite fiskliknande, buggy baserad på Mini och kanske var det det som gjorde att Safari, eller Safari Six som den kallades med anledning av sitt hjulantal, kunde bli till på endast några få veckor. Troligen hann endast runt fem exemplar av modellen byggas, innan Barry Stimson tröttnade och sålde projektet.

**Data** Ursprungligt pris: 800 pund, motsvarande 9 600 kronor (1972). | Teknik: 4-cyl, 848 cm3, förgasare, 34 hk, framhjulsdrift, 4-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd i u, längd i u, bredd i u, höjd i u. Tjänstevikt i u. | Fartresurser: 0–100 km/h i u. Toppfart i u. | Pris: från 70.000 kr.



## Unipower GT (1966–1970)

Brittisk effektivitet och italienska former var riktmärkena när ett gäng entusiaster skulle skapa den perfekta sportbilen . Resultatet blev Unipower GT som förvisso delade en del komponenter med hundkojan men här var motorn mittplacerad och fjädringen hämtade från en Formel 3-vagn. 75 bilar byggdes varav de 15 sista av firman U.W.F. då grundaren Tim Powell tappat intresset. Entusiaster hävdar att orderböckerna fortfarande var fulla när produktionen lades ner samt att detta är den vackraste av alla ”kitcarkojor”. Nåja, låg vara den i alla fall.

**Data**

Ursprungligt pris: Ingen uppgift. | Teknik: 4-cyl radmotor, 998 cm3, förgasare, 55 hk, bakhjulsdrift, 4-växlad manuel låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 213, längd 417, bredd 145, höjd 103. Tjänstevikt 508. | Fartresurser: 0–100 km/h 12,6. Toppfart 153 km/h. | Pris: Från 180 000 kronor.

**Peter Klemensberger**

**Erik Andrén**

bytbil.com

## 14. Galna rekordet: Här cyklar han i 281 km/h

**Redaktören bytbil** 2019-08-27

**Sätter rekord med draghjälp från Porsches nya värsting**




**Här sätts det nya hastighetsrekordet på cykel – för män. Neil Campbell kom upp i 280,57 km/h med draghjälp från nya Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid. Rekordcyklisten bar en dräkt av känguruskinn. – Jag är glad och lättad, allt fungerade perfekt, säger Campbell efteråt.**

***FILM*: *https://youtu.be/m1x7zoWMBsQ***

Gillar du att släppa loss i nedförsbackarna med din cykel? Eller är du en gångtrafikant eller bilist som förfäras av cyklisternas snabba framfart i trafiken i Sverige? Det är ingenting mot Neil Campbell. Han har precis slagit världsrekord i att cykla fort – för män. Visserligen med hjälp av en bil, men han kom upp i hela 280,57 km/h och raderade ut det gamla rekordet på 240 km/h.

Till sin hjälp hade Neil Campbell en Porsche Cayenne Turbo S e-Hybrid. En vanlig sportbil hade inte klarat det, det behövdes en stor snabb bil som kunde ta bort luftmotståndet framför cyklisten. Porschen har 680 hk, men ändå en toppfart på 295 km / h.

Cayenne Turbo S E-Hybrid är en stor och tung SUV med enormt luftmotstånd, 295 km / h är en hög topphastighet för en så stor bil. Kombinationen mellan den stora frontytan och den toppfarten påstås vara unik i bilvärlden. Även om det går ruskigt fort ska upplevelsen för cyklisten bakom Porschen vara relativt behaglig.

Cyklisten sattes fast i bilen med hjälp av en draganordning och en specialbyggd cykel för 150.000 kronor användes när rekordet slogs på Elvington Airfield i norra Yorkshire. Bakom bilen har ett slags jättetält spänts upp. Det tog 3,2 km för ekipaget att komma upp i världsrekordfarten.

Nästa utmaning för Neil Campbell blir att försöka slå hastighetsrekordet alla kategorier för cykel. Han får nämligen se sig brädad av en kvinna än så länge. Denise Mueller Korenek håller rekordet alla kategorier med 296 km/h. Rekordförsöket kommer att ske i saltöknen i Utah i USA.

## 15. Alfa Romeo “Duetto” Spider

**Gran Turismo Magazine nr.5 2016**

**Alfa Romeos klassiska Spider i sin renaste och i mångas ögon mest eleganta form. När modellen nu fyller 50 passar vi på att uppmärksamma Pininfarinas skönhet.**



Att försöka ersätta den vackra föregångaren, även den signerad Pininfarina, måste ha varit en mardröm för Alfa Romeo. Om det var av tradition eller berodde på något annat är osäkert, men man valde ändå att fortsätta sprida uppdragen på samma sätt som tidigare: Bertone gjorde coupén och Pininfarina spidern.





Den nya öppna modellen som lanserades på Genèvesalongen i mars 1966 baserades på flera av designhusets tidigare konceptbilar och var faktiskt klar tidigare. Egentligen hade man tänkt presentera nyheten 1963, samtidigt som coupén, men ett ganska kärvt ekonomiskt klimat fördröjde bilen tre år. Alfa Romeo var trots allt statsägt på den tiden och även i Italien hade finansdepartementet förmodligen fått på skallen om man satsat på en ny cab mitt i krisen.

Men varför Duetto? Tidare hade man ju undvikit skapade namn, utom just Spider, en anglicism som lär ha sitt ursprung i "speeder", en lätt, snabb och tvåsitsig hästvagn.

Namnet Duetto var resultat av en pristävling där första pris var just ett exemplar av bilen man skulle döpa. Över 100 000 förslag kom in, men efter att man valt Duetto visade det sig att man inte kunde använda det officiellt av upphovsrättsliga skäl.

Snopet, men trots det har alla entusiaster kallat den första generationen för Duetto sedan dess. Tekniskt var det enklare, Alfa Romeo var något av en föregångare när det gäller "plattformstänkande" och redan föregångaren Giulietta hade i stort sett samma bottenplatta och mekaniska komponenter oavsett om det handlade om en fyradörrars sedan eller en öppen sportbil. Man varierade helt enkelt hjulbasen och trimningsgraden på maskinen så var man hemma.

Det gör att det knappast finns några entusiastbilar som är lika tacksamma att pyssla med idag. En anledning är att det blev stora volymer och det i sin tur gör att det idag lönar sig att nytillverka många komponenter. Vidare är coupémodellen väldigt populär inom historisk racing och det finna ett oändligt antal trimdelar och chassimässiga förbättringar tillgängliga – och nästan allt passar även i Spidern!

Första generationen hade börjat med den klassiska twincam-motorn på 1 570 kubik och som alternativ kunde man få 1300- eller 1750-maskin från sommaren 1968.

En större ansiktslyftning kom 1970 då det runda akterpartiet höggs av och Spidern blev mer konventionell. Året efter uppdaterades den också med tvålitersmotor och USA-versionerna av både den och 1750 hade insprutning istället för förgasare.



1982 var det dags för nästa större förändring då Spidern försågs med gummistötfångare både fram och bak, samt en kontroversiell spoiler på bakluckan i samma material. Det gjorde modellen till den minst älskade i entusiastkretsar och många har byggt om bilarna till ett utseende som påminner om serie 2.

Modellen var överraskande populär i USA, mycket tack vare en Duettos medverkan i filmen "Mandomsprovet" från 1967. I filmen rattar Dustin Hoffman en röd Spider och sedan dess har modellen förknippats med ungdom och collegemiljö. Och det i så hög grad att Alfa lanserade en version kallad "Graduate" efter filmens originaltitel i USA, en modell som såldes från 1985 till 1990 då serie 4 kom.

Återigen hade man ändrat bakpartiet, och den här gången rejält. Många anser att den sista också är den snyggaste versionen av Spidern, mycket beroende på att den fick färgkodade stötfångare som smälte in bättre. Tekniskt fick den nymodigheter som servostyrning och motronicinsprutning istället för L-jetronic.

En annan sak som också förhöjde utseendet var att man återgick till 15-tumshjul, något som också den första Duetton hade.

Själv minns jag en presstestbil som jag hade förmånen att prova i början av 90-talet. Redan när jag hämtade den hos importören tenderade den att gå varm och jag styrde ut till Sportvagnsservice och den numera tyvärr bortgångne Lasse Bortz på Lidingö. På den tiden var Ferrariverkstan han drev även auktoriserad för Alfa och det tog inte Lasse många sekunder att konstatera vad det var för fel.

Det var helt enkelt alldeles för lite kylvätska i systemet, det mesta hade försvunnit då ingen av slangklämmorna var åtdragen – från fabrik! Flera av dem hade märklack tänkt att avslöja om något rört skruvarna, men i det här fallet skvallrade de om något helt annat.

Samma öde hade drabbat delar av elsystemet och därmed var det uppenbart att det dåliga kvalitetsrykte modellen periodvis hade berodde på dålig sammansättning, inte komponenterna i sig.

Kanske blev det värre när Pininfarina, som inte bara ritat utan även monterade Spidern, flyttade tillverkningen från Grugliasco till San Giorgio Canavese.

Men hur som helst lär problem som dessa vara åtgärdade idag.

**Robert Petersson**

Klassiker

## 16. Grattis Isuzu Gemini!

Publicerad 4 september

**I dag har Gisela namnsdag men enligt Klassikerkalendern är det ytterligare ett namnsdags-barn som ska firas, nämligen Gemini!**




*Gemini 1979: Som vore den en Opel Kadett Coupé från 1974, eller hur!?*



*1985 hade Isuzu Gemini blivit en framhjulsdriven liten kärra med klart mer japanska influenser än tidigare.*



*Isuzu FF Gemini Hatchback (JT150) 1985–87*




*Denna 1990 års Gemini visar upp en sportigare sida och en enorm mängd glasyta men hinner mannen verkligen läsa dagstidningen innan han tankat fullt? Knappast.*



*Till 1991 hade Gemini vuxit till sig en aning och fanns i kombiutförande också. Märkligt nog fortsatte Gemini från 1993 till 2000 att säljas på basis av en Honda Domani som fått nya dekaler. Men det kan väl inte anses som en "äkta" Gemini!?*

## 17. Mattias Ekström tar värvning hos Cupra

**Peter Klemensberger** 28 augusti 2019

**Efter titlar i såväl touringklasser som rallycross tar sig Mattias Ekström an elektrisk racing. Han blir nu ambassadör och förare hos Cupra.**




***FILM**: https://youtu.be/pWhoo1SwqOM*

Mattias Ekström blir ambassadör för Cupraselektriska tävlingssatsning, eller ”e-ambassador” som titeln så fyndigt lyder. Med det är han även officiell förare för fabriksstallet.

– Att komma till Cupar är en naturlig väg för mig. Efter en karriär där jag har utforskat en rad olika förbränningsmotorer vill jag nu gå över till elektrisk racing med Cupra som är pionjärer inom området sedan märkest grundande, säger Ekström.

Cupra e-Racer kommer förmodligen mynna ut i en bil för den nya E TCR-serien som ska starta 2020. Även Hyundai håller på med en eldriven sportbil som med största sannolikhet ska köra i samma serie.

Såväl e-Racer, Mattias Ekström som ett koncept av Cupras första gatbil kommer att finnas i tillverkarens monter under Frankfurtsalongen nästa månad.

Mattias Ekström har blivit mästare i STCC (1999), DTM (2004 och 2007) och Rallycross-VM (2016). Tidigare i år körde han Audis elsuv e-tron upp för störtloppsbacken i Kitzbühel.

Han blir dock inte förste svenska att tävla med el. Felix Rosenqvist körde Formel E 2016-2018.

**Peter Klemensberger**

SKARABORGS LÄNS TIDNING

## 18. Hansenbrödernas nya succé – tog varsin pallplats

**Av Filip Persson** publicerad 1 sep. 2019 19:54

**Kevin och Timmy Hansen stod för nya starka prestationer, när rallycross-VM i helgen kördes i franska Lohéac. Båda bröderna hamnade på pallen.**




Det är jämnt i toppen av totalställningen i rallycross-VM. Efter helgens deltävling i Frankrike har visserligen norske Andreas Bakkerud tagit sig upp i ledning. Blott två poäng bakom återfinns dock två Götenebröder.

Kevin och Timmy Hansen hade en fin helg, och även om de tog sig till final via en tredje- respektive andraplats imponerade de än mer i sista loppet.

I finalen körde Timmy nämligen in som etta, medan Kevin slutade trea. Dubbla pallplatser och en ny skjuts mot de absoluta topplaceringarna för bröderna.

Helgens pallplaceringar är de omvända jämfört med i Nitro World Games för två veckor sedan. Den tävlingen, som inte ingår i VM, vann lillebror Kevin.

Två deltävlingar återstår av rallycross-VM. Närmast väntar deltävlingen i Lettland, den 14 september.

**Relaterat:** Skaraborgaren deltar i Mästarnas mästare: "Kommer säkert att göra en storstilad insats"

**Relaterat:** Bröderna Hansen tappade mark i VM-toppen

Team Peugeot Hansen

SPORT

## 19. Rosenqvists nya succé: ”Vilket självförtroende”

Publicerad 1 sep 2019 kl 23.44

**Pallplatsen var Felix Rosenqvists andra i år.**




Felix Rosenqvist, 27, gjorde succé i Portland och utmanade Will Power om segern men fick nöja sig med andraplatsen. Svenskens andra pallplacering i Indycar-cirkusen den här säsongen.

– Vilket självförtroende han visar upp, säger kommentatorn Robin Nilsson i Viasat.

Marcus Ericsson kallades in som reserv till F1-helgen i Belgien och missade därmed säsongens näst sista race i Indycar-serien.

Då såg Felix Rosenqvist till att försvara de svenska färgerna i Portland, Oregon. Den svenske 27-åringen, som har en god chans att bli årets rookie, stod för säsongens kanske bästa prestation då han slutade tvåa bakom Will Power.

Power ledde länge tämligen överlägset, men efter att Santino Ferrucci fått problem med bilen – och tvingats bryta med åtta varv kvar – hissades den gula flaggan.

Något som ledde till att fältet tajtades ihop och Power tappade flera sekunder på de jagande förarna.

**Felix Rosenqvist slutade tvåa i Portland**

Plötsligt blev det spännande igen.

Men Will Power höll undan och vann före tvåan Felix Rosenqvist.

Felix Rosenqvist, som inför söndagens race låg tia i den totala poängställningen, fick därmed ta sig upp på prispallen för andra gången den här säsongen.

– Felix gjorde ett jättebra lopp. Det vore kul om han kunde avsluta säsongen med ytterligare en bra placering i den sista tävlingen och därmed slipa till sin slutplacering, säger experten Fredrik Ekblom i Viasat.




***FILM**: [https://www.indycar.com/Videos/2019/09/09-01-Portland-Highlights](https://www.indycar.com/Videos/2019/09/09-01-Portland-Highlights)*

I och med resultatet klättrar den svenske nykomlingen upp till en åttondeplats totalt.

Alexander Rossi, trea totalt, jagade Rosenqvist men lyckades aldrig hämta in försprånget och slutade på tredje plats i Portland, medan säsongens hittills vassaste förare, totalledaren Josef Newgarden fick nöja sig med en femteplats.

– Jag tycker att Felix disponerade loppet bra, var rädd om sina däck och gjorde det riktigt bra. Ytterligare en svensk pallplats och det känns jättekul. Han startade från femterutan och hade man spelat på att Power, Rosenqvist och Rossi skulle ställa sig på pallen hade man fått bra odds. Inte minst med tanke på hur bra Scott Dixon sett ut inför, säger Ekblom.



**Mattias Tengblad**

**SLUT**